

GIOVANNI SATTA
(Direttore di FEDERTRASPORTO – Roma)

POTENZIAMENTO DELLA RETE INFRASTRUTTURALE
E RICADUTE SUL SISTEMA DEI TRASPORTI –
UNO STRUMENTO DI VALORIZZAZIONE:
L'ITALIAN DISTRIBUTION COUNCIL

Come è d'uso in questi nostri incontri, ogni relazione introduce linguaggi e prospettive differenti ed offre visioni diverse del problema trattato.

La prospettiva che adotterò è quella della analisi dei processi produttivi, ed il linguaggio è quello dei processi produttivi di trasporto, utilizzatori principali di opere infrastrutturali di grande rilievo.

Quanto ai contenuti, parlerò soprattutto – come è naturale in questa occasione – del Ponte sullo Stretto.

Cercherò di enunciare alcuni concetti basilari per affrontare il tema di come si crea ricchezza intorno ad un'opera infrastrutturale nell'era moderna, ed in particolare ad un'opera che ha correlazioni con il mondo dei trasporti.

Quindi illustrerò molto brevemente un progetto che Federtrasporto sta promuovendo, e che potrebbe essere uno strumento applicabile al tema "Sicilia" ed al tema "Ponte".

Le grandi opere ed il cambiamento è il primo concetto. Costruire grandi opere ha senso quando esse possono introdurre un rilevante cambiamento nella situazione economico-sociale esistente, avviando un processo di sviluppo: questo è il punto prospettico da cui deve partire l'analisi.

La logistica è la globalizzazione. Non per il gusto di ideologizzare o di andare sui "massimi sistemi", ma in base alla constata-

zione che l'espansione del movimento delle merci cui stiamo assistendo in questi ultimi dieci-quindici anni, è il frutto, e nello stesso tempo il "vettore", di quel fenomeno che si chiama globalizzazione. Fenomeno che può piacere o non piacere ma che, in definitiva, si profila come l'unico modo per creare e scambiare le risorse necessarie a garantire la vita ai 6 miliardi e 250 milioni di persone che popolano la terra. Lo scambio, nella storia della civiltà umana, segna il passaggio dalla appropriazione violenta di risorse finite (la clava, la guerra), alla divisione del lavoro ed alla cooperazione per lo sviluppo, cioè alla creazione di risorse aggiuntive.

Il senso rivoluzionario della globalizzazione è, in buona sostanza, la generalizzazione di questo passaggio nella lotta per la sopravvivenza (fatti salvi, naturalmente, i casi in cui lo scambio è "ineguale" perché imposto con la forza).

La globalizzazione nasce nel momento in cui tecnicamente i sistemi di comunicazione e di trasporto sono in grado di collegare qualunque coppia di insediamenti umani sulla terra, creando le opportunità di scambio e consentendo di coglierle con lo spostamento fisico delle merci o delle persone. Queste opportunità sono letteralmente esplose per l'effetto combinato delle nuove tecnologie di telecomunicazione, delle nuove tecnologie di trasporto e dello sviluppo della nuova imprenditorialità logistica conseguente al loro impiego.

Da qui la creazione del "mercato mondiale", delle merci e del trasporto, ed, attraverso quest'ultimo, anche la "globalizzazione del territorio" cioè lo scambio competitivo tra territori.

Il terzo concetto è la nuova gerarchia del trasporto. La globalizzazione ha introdotto una gerarchia molto rigida e forte dei sistemi e delle modalità di trasporto, che, per quanto ovvia, desidero riassumere perché rende fisicamente l'idea del "motore del valore" nel processo di spostamento delle merci e, quindi, di come la nuova catena del valore possa combinarsi con un'opera come quella di cui parliamo e generare sviluppo.

In cima alla nuova gerarchia vi è il grande trasporto intercontinentale, transoceanico, che consente di mettere in relazione le più diverse parti del mondo tra di loro e che si svolge per via marittima,

soprattutto se è trasporto di merci. Solo le merci molto “ricche”, che hanno bisogno di trasferimenti rapidi, viaggiano per via aerea; le altre, la grande massa ed i grandi volumi e valori economici, per mare.

Poi, c'è il trasporto continentale, e qui vediamo cosa può creare la globalizzazione in termini di cambiamento e quindi di sviluppo. Il trasporto continentale ha come veicolo principale “naturale” la ferrovia, che serve ambiti territoriali abbastanza vasti, di tipo continentale, articolandosi attraverso l'intermodalità e l'integrazione con l'”ultimo miglio”, affidato quasi esclusivamente alla gomma.

Vorrei potervi dare l'idea di cosa significa, in termini concettuali ma anche di misurazione economica e statistica della creazione di valore, l'avvento sempre più perfezionato di tale gerarchia di organizzazione mondiale del mercato del trasporto.

La “concentrazione” è il motore del valore. Essa ha la sua massima espressione nel trasporto transoceanico, che ha realizzato incrementi straordinari nella capacità e nella velocità dei mezzi ed ha conosciuto delle modificazioni profonde. Negli ultimi quindici anni, si è passati da navi porta container con una capacità di 2000 container, alle ultime navi che ne trasportano 12.000, l'equivalente di centinaia di treni trasportato da un unico vettore.

Ciò implica una concentrazione del traffico in alcuni punti di partenza ed arrivo, rende internazionalmente più strategici i porti, la vezione ed il trasporto navale, che conosce così dei ribaltamenti di prospettiva, di valore e di prezzo veramente sconvolgenti. Un container trasportato da Hong Kong a Genova può costare fino ad un decimo del trasporto dello stesso container da Genova a Milano. Ciò riduce le dimensioni del mondo ed impone la necessità della razionalizzazione dei sistemi territoriali locali.

Ecco la grande novità che emerge: con la concentrazione, costa poco (e quindi crea grande valore, sia per il logistico che per i suoi clienti) trasportare sulle grandissime distanze, mentre il costo aumenta sempre di più man mano che, avvicinandosi all'ultimo miglio, si riduce la concentrazione.

In proposito, è interessante fare qualche annotazione sulla distribuzione urbana delle merci, nella quale il principio della con-

concentrazione stenta ad essere applicato persino al *load factor*: i camion che vediamo girare nelle nostre città per distribuire le merci ai dettaglianti viaggia in media con non più del 25 % di carico.

Pensate a cosa potrebbe significare, in termini di creazione di valore (per chi produce, per chi distribuisce e per chi consuma) ma anche di minore inquinamento, di riduzione del traffico, di miglioramento della qualità della vita in città, se si passasse da quel 25 al 75 o al 90%.

Stiamo parlando di un fenomeno che è ancora di là da venire, ma che ha un potenziale rivoluzionario, perché tutta questa concentrazione è possibile attraverso l'applicazione di tecnologie telematiche. È il controllo informatico e telematico della merce da spedire, delle persone da far viaggiare, delle singole operazioni messe in sequenza che riesce a fare il miracolo della concentrazione, ma anche dell'integrazione modale e della riduzione e l'efficientamento delle rotture di carico.

Prima di passare alla illustrazione del progetto, credo importante sottolineare un ulteriore aspetto concreto del processo fin qui descritto: il grande trasporto via mare è quello che ha ridato vita al Mediterraneo. Il Mediterraneo sta vivendo, negli ultimi dieci anni, una riesplorazione in termini economici che ricorda i tempi del mercantilismo: nascono nuovi porti, nuove linee ogni anno. Ciò impone un continuo aggiornamento, perché ogni anno le novità nel mercato dei traffici marittimi sono assai rilevanti. È possibile fare arrivare le merci dall'altra parte dell'Atlantico (oltre ovviamente alle persone, ma il *drive* vero sono le merci) e farle arrivare a basso costo, attraverso Suez o Gibilterra, dentro il Mediterraneo, che è anche un bacino ad altissimo potenziale di sviluppo.

Riprendendo il discorso sulla creazione del valore, le chiavi individuate sono: concentrazione, integrazione tra modalità ed innovazione tecnologica e di processo. Ed è all'interno di questo fenomeno che bisogna collocare anche il tema delle grandi infrastrutture.

Le grandi infrastrutture hanno certamente una redditività teorica che si calcola secondo i criteri che abbiamo sentito illustrare

sinora, che difficilmente danno conto del cambiamento conseguente alla nuova grande opera. Un cambiamento che, per definizione, non avviene necessariamente nel continuo, poiché la grande opera potrebbe mutare i termini di riferimento dei modi di pensare e degli stessi calcoli economici, può creare opportunità nuove e rendere obsolete attività tradizionali. L'impatto economico effettivo che essa crea resta un grande punto interrogativo; nell'era della globalizzazione, l'impatto dipende, in realtà, dalla quantità e dalla qualità di "intelligenza" che si applica all'uso dell'infrastruttura, all'uso della nuova opera. E dalla velocità con cui questa intelligenza si diffonderà nel sistema.

Il progetto che adesso, rapidamente, desidero presentarvi riguarda la mobilità delle merci, ed è un progetto che intende creare uno schema, un punto di riferimento, ma anche una struttura operativa e tecnologica avanzata per valorizzare il territorio nazionale.

Esso prende lo spunto da un'osservazione: da 16 anni in Olanda esiste l'*Holland International Distribution Council*, una struttura consultiva pubblico-privata che ha realizzato un piccolo portale: non è neanche una invenzione straordinaria, ma che da 16 anni funziona. Visitando siti internet sul trasporto, ne troverete nello scenario mondiale almeno dieci (ma tra i più importanti) che vi chiedono se avete interesse per l'Europa e vi indirizzano su *Holland International Distribution Council*.

È uno strumento attraverso cui qualunque operatore può entrare nel mercato, sia che chieda o che offra dei servizi di trasporto; uno strumento del quale il nostro Paese è radicalmente privo. E ne è privo con l'aggravante che, invece, il controllo dei nodi di traffico, cioè dei porti, è in mano a grandi società internazionali che fanno capo ai grandi porti asiatici o addirittura agli stessi imprenditori olandesi: mi sembra chiaro che ci troviamo in una situazione di svantaggio strategico di notevole rilievo.

La nostra idea di fondo è, quindi, di riuscire a creare uno strumento analogo, che ci consenta di avere un primo contatto col potenziale operatore interessato all'Europa, cui prospettare due opzioni: l'*Holland International Distribution Council* o l'*Italian Di-*

stribution Council, ques'ultima caratterizzata come la porta sud per l'Europa e per il Mediterraneo.

Questa è la grande *chance* che noi possiamo pensare di giocare in Italia. Possiamo servire tutto il Mediterraneo, e non solo la sponda nord, riannodando sui traffici tutto ciò che la civiltà mediterranea è stata. Possiamo dare vita a questo grande strumento di creazione del mercato, rendendone più rapido lo sviluppo e ponendolo a disposizione della crescita economica di tutti i Paesi interessati.

Comprendo che quest'idea può apparire riduttiva (in quanto parte dal punto di vista del come le aziende producono ricchezza) rispetto alla problematica che vi ha illustrato il prof. Beguinot, però anche questa è una prospettiva fondamentale.

Il fine della nostra iniziativa è rendere visibile e contattabile commercialmente l'offerta di logistica di cui il Paese è capace, poca o molta che sia. Una volta che l'avremo messa tutta in una vetrina, o in un grande mercato con tante vetrine, avremo informazioni e strumenti per aiutarla a razionalizzarsi e a svilupparsi.

La cosa importante da questo punto di vista è che tale offerta sia costituita da servizi di logistica e di trasporto veri e propri, ma anche di opere infrastrutturali, per consentire all'operatore che contattasse il nostro portale di conoscere il potenziale di ciascuna area geografica (di ciascun sistema produttivo territoriale) ed approfondire la relativa offerta di servizi.

Il portale è, quindi, una fotografia della situazione e dei progetti infrastrutturali in corso di realizzazione e una scheda delle singole aziende e di ciò che esse offrono.

L'offerta resa visibile e commercialmente contattabile in un *market place* virtuale mondiale crea nuove opportunità per gli imprenditori.

Il Ponte, non dimentichiamolo, rappresenta un ribaltamento culturale radicale, il Ponte vuol dire "uscire dall'insularità": io sono sardo e so bene cosa significa. L'insularità è un modo di pensare generalizzato nella popolazione – una vera *forma mentis* – ed avere il ponte permetterà di liberarsi da questo condizionamento. Non sarà una cosa semplice né istantanea, ma gli imprenditori saranno

quelli che per primi vi si avventureranno, troveranno le opportunità e le coglieranno.

Brevemente concludo. Il progetto si struttura così: abbiamo cominciato a darci una strumentazione, costituendo un consorzio di imprese – le imprese di Federtrasporto, primariamente, ma non solo – aperto a tutti, come qualunque altro mercato, sia pure virtuale.

Tuttavia, proprio perché deve servire a rendere visibile l'offerta di servizi di trasporto e di infrastrutture che ciascun territorio esprime, esso raffigura l'intero sistema nazionale, ma deve consentire l'analisi delle strutture a livello locale e creare una possibilità di interlocuzione con gli eventuali interessati, svolgendo quello che comunemente si chiama servizio di *marketing* territoriale.

Occorre avere, quindi, strutture locali, associate all'*Italian Distribution Council*, che ci consentano di essere efficaci come sistema nazionale e di mettere in questa vetrina ogni sistema locale, con la valorizzazione che merita. Da questo punto di vista, la filiazione siciliana del nostro progetto può essere un sistema per accelerare e, in qualche modo, utilizzare, governare, rendere più razionale, l'uso che si farà della grande opera del Ponte, per renderlo maggiormente produttivo nei tempi più ristretti possibili.

Queste le linee principali del progetto. Operativamente, abbiamo cominciato a lavorare ad un prototipo del Nord Ovest del Paese, in quanto area dotata di una cultura imprenditoriale più avanzata, di imprese leader che ci possono aiutare a mettere in piedi questo lavoro di grandissima complessità.

“Nord Ovest” vuol dire Genova, Milano, Torino. Vuol dire tre porti, tre aeroporti, quattro valichi, quattro interporti, autostrade, ferrovie ed un sistema di servizi logistici altamente qualificato; insomma, uno scenario che può rendere completo il nostro prototipo.

Una volta realizzato, questo prototipo potrà essere trapiantato, adattandolo naturalmente alle esigenze locali con la collaborazione di “strutture-partner locali”. E ciò che stiamo facendo con due fondamentali punti di appoggio **istituzionali** (oltre naturalmente alle imprese che sono già nel consorzio) che sono: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministero delle Attività produttive,

nella sua specifica funzione di promozione dell'*export* (già Ministero per il Commercio con l'Estero).

È chiaro infatti che questo progetto, se vuole essere un'integrazione del nostro mercato in quello internazionale, non può che parlare di *import-export* ed essere pensato fin dall'inizio in tale dimensione. Per questo abbiamo stilato un accordo operativo con l'ICE, che ci finanzia metà del prototipo e della generalizzazione, e con il Ministero delle attività produttive, del quale l'ICE è strumento operativo, che ci consentirà di essere presenti in ogni paese del mondo, per la promozione di questa nostra iniziativa.

Abbiamo inoltre preso contatti anche con le Regioni direttamente interessate al prototipo, e gradualmente svilupperemo i contatti con tutte le altre Regioni del Paese.

Il nostro è un progetto dalle ambizioni molto elevate, ma abbiamo anche un modello minimo da seguire, cui aggiungeremo un pizzico di creatività, come è d'uso in questo Paese. Contiamo di farcela, ed in questa attesa, ringraziamo per l'attenzione che ci avete già dedicato e per la collaborazione che vi chiederemo nel prossimo futuro.

GUIDO DE VITA

(c.s.)

Ringrazio il Direttore Satta per la sua relazione, chiara e completa di dati estremamente precisi. Devo dire però, e lo faccio per obiettività, visto che i presenti appartengono a diverse culture giuridiche o tecniche, che secondo i cultori del trasporto aeronautico, entro alcuni decenni (e forse anche meno), questa modalità finirà per soppiantare il trasporto marittimo, salvo che per i liquidi e per le merci particolarmente povere. Questo è un dato sul quale, a mio avviso, bisogna riflettere. Naturalmente, al momento, bisogna tener conto dello stato dei fatti e, pertanto, del rilievo che riveste il trasporto marittimo: quindi, tutto il programma delineato dal Direttore Satta può essere solo condiviso, a mio sommosso avviso.

Invito ora l'avv. Lo Bue a svolgere il suo intervento programmato su: "La realizzazione delle grandi opere infrastrutturali può far evolvere il sistema dei trasporti in Sicilia e innescare un processo di sviluppo economico-sociale del territorio".

